BERICHTE UND DOKUMENTE

Die österreichische Verkehrspolitik im Integrationsprozeß

RICHARD RUZICZKA

Was bedeutet Integration?

Seit Mitte der 80er Jahre läuft in Österreich eine Integrationsdiskussion in verschiedenen Gremien. International spielt hier das GATT (Allgemeines Abkommen über Handel und Zölle), innerhalb Europas die EG und die EFTA eine große Rolle. Es geht um die Neuordnung der Weltwirtschaft; das europäische Interesse daran liegt in der die Steigerung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit. Vorrangige Bedeutung für die österreichischen Integrationsbestrebungen haben die Verhandlungen über einen Beitritt zur EG: Die Probleme, die Ziele und die einzelnen Themenbereiche stehen im GATT und im Bereich der EFTA in ähnlicher Weise auf der Tagesordnung.

Binnenmarktkonzept

Die Ziele der EG wurden bereits in den Verträgen von Rom 1957 („Römer Verträge") festgehalten:

a) Schaffung einer Zollunion – weitgehend verwirklicht
b) Schaffung einer Wirtschaftsunion
Sie beruht auf vier Grundpfeilern:
- Freiheit des Personenverkehrs
- Freiheit des Warenverkehrs
- Freiheit des Dienstleistungsverkehrs
- Freiheit des Kapitalverkehrs

c) Schaffung einer politischen/militärischen Einheit

Das Binnenmarktkonzept ist auf die Schaffung einer Wirtschaftsunion ausgerichtet. Im „Weißbuch" der EG aus dem Jahre 1985 wurde festgehalten, daß der gemeinsame Markt bzw. das „Binnenmarktkonzept" bis 1992 verwirklicht werden soll. Damit eng verbunden ist eine Neuordnung der Verkehrsmärkte, die auf den Abbau der Marktzugangsbeschränkung hinausläuft. Diese Neuordnung der Verkehrsmärkte wird als wesentliche Voraussetzung für die Verwirklichung des Binnenmarktkonzepts der EG angesehen. Schon in den Römer Verträgen wurden die Grundprinzipien formuliert:

- Freie Wahl der Verkehrsmittel und der Verkehrswege
- Gleichbehandlung der einzelnen verkehrsträger sowie
- Koordination der Verkehrsinfrastruktur

Die geschichtliche Entwicklung der EG-Verkehrspolitik vollzog sich in drei Phasen: In der ersten Phase wurden die allgemeinen Grundsätze formuliert, der Harmonisierungsbedarf bezüglich technischer und fiskalischer Normen sowie der Sozialvorschriften festgelegt. Die zweite Phase (1973 bis 1981) fällt zusammen mit dem Beitritt neuer Mitgliedstaaten (Großbritannien, Dänemark, Irland), deren geographische Lage und deren verkehrspolitische Haltung sich erheblich von

der Sechsergemeinschaft unterschied. Daraus ergab sich ein neuer Schwerpunkt der verkehrspolitischen Auseinandersetzungen, nämlich die Konzentration auf die Infrastrukturpolitik, um bessere Bedingungen für das Zusammenwachsen zu einem gemeinsamen System zu schaffen.

Innerhalb der Zehnergemeinschaft (+ Griechenland) führten die unterschiedlichen geographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse zu unterschiedlichen Verkehrsstrategien. Die Randstaaten konzentrierten sich eher auf den Straßenverkehr und drängten darauf, das System des innerstaatlichen Straßentransports zügig weiterzuentwickeln. Die Mittelstaaten sind im Gegensatz dazu auch an einer Weiterentwicklung der Eisenbahnen interessiert. (Dieser Konflikt wird spiegelbildlich auch innerhalb der EFTA-Staaten geführt.)

Es wurde daher als Aufgabe der Gemeinschaft definiert, einen allgemeinen Rahmen für verkehrspolitisches Handeln zu schaffen und die Harmonisierung der einzelstaatlichen Vorschriften herbeizuführen. Die nationalstaatlichen Instanzen erhielten die Kompetenz, die von der EG aufgestellten Grundsätze entsprechend ihrem Hintergrund durchzuführen.

In der Umsetzung der gemeinsamen Verkehrspolitik waren bis Mitte der 80er Jahre kaum Fortschritte zu erkennen. Als Hauptgründe dafür werden von seiten der EG die unterschiedlichen Strategien der Mitgliedstaaten, die sich aus der Konzentration der Verkehrspolitik entweder auf die Straße oder auf die Schiene und die zu allgemein gehaltene Formulierung der Zielsetzungen ergeben, angeführt. Dadurch kam es in vielen Fällen zu Abstimmungsverzögerungen.

Als Folge davon wurde eine „Untätigkeitsklage" des Europäischen Parlaments gegen den Rat der EG auf dem Gebiet der Verkehrspolitik erhoben. In seinem Urteil stellte der Europäische Gerichtshof daraufhin die Unterlassung der Sicherstellung der Dienstleistungsfreiheit im internationalen Verkehr sowie der Kabotage fest. In diesem Urteil wurde dem Ministerrat die Verpflichtung auferlegt, innerhalb einer Frist (bis 1992) die Dienstleistungsfreiheit herzustellen. Obwohl dieses Urteil alle Verkehrsträger miteinschließt, wirkt es sich hauptsächlich auf die Gestaltung des Straßengüterverkehrs aus:

Es wurden Beschlüsse gefaßt, die auf eine Liberalisierung des Marktzuganges hinauslaufen, das heißt den Abbau der mengenmäßigen Beschränkungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr vorsehen. Eine Neuordnung des Kontingentsystems wurde geschaffen. Eine jährliche Aufstockung des Gemeinschaftskontingents soll die bilateralen Kontingente ablösen und bis 1992 zum gänzlichen Abbau dieser geführt haben. Weiters wurden Harmonisierungsrichtlinien erlassen: Sie laufen im technischen Bereich auf eine Vereinheitlichung der Maße, Gewichte und Abmessungen hinaus, im steuerlichen Bereich beziehen sie sich auf die Gleichbehandlung der straßenverkehrlichen Abgaben, und im sozialen Bereich sind die Lenk- und Ruhezeiten der Berufskraftfahrer betroffen.

Die Verkehrspolitik der Gemeinschaft wird, wie oben gesagt, als wesentlicher Bestandteil des wirtschaftlichen Integrationsprozesses angesehen. Das Ziel besteht darin, Menschen und Güter nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu befördern. Es wird angenommen, daß eine Aufsplitterung in vielleicht oft nicht übereinstimmende nationale Verkehrspolitiken zu Reibungsverlusten an Effizienz, Kostenwirksamkeit und Produktivität führen kann. Deshalb wird die Notwendigkeit einer gemeinsamen, das heißt einer zentralen europäischen Verkehrspolitik hervorgehoben.

Auch wenn die EG in erster Linie den Rahmen und die Leitlinien für verkehrspolitisches Handeln festsetzt, so wird doch die Eigenständigkeit der Mitgliedstaaten in diesem Bereich un-

tergraben. Nationale Projekte und Maßnahmen müssen diesen Rahmenbedingungen angepaßt werden[1].

Die Lösung des Transitproblems ist sicherlich das zentrale Anliegen der österreichischen Verkehrspolitik. Inwieweit ist aber eine Lösung des Transitproblems vor dem Hintergrund der Entwicklung innerhalb der EG möglich?

Mandate

Für die Verhandlungen zu einem Transitabkommen zwischen der EG und Österreich waren 1986 und 1987 ausführliche Gespräche zwischen EG-Beamten und -Experten und den österreichischen Vertretern notwendig, um die österreichischen Verkehrsprobleme zu durchleuchten. Ausreichendes Material bzw. Untersuchungen lagen von den seit 1977 geführten IKPA-Verhandlungen (Innkreis-Pyhrn-Autobahn), die später noch näher behandelt werden, vor.

Mitte 1987 wurde an den Rat der EG ein Vorschlag für die Verhandlungen mit der Schweiz, Österreich und Jugoslawien unterbreitet. Hintergrund war, Erleichterungen des EG-Verkehrs zu finden.

a) Am 7. Dezember 1987 wurde schließlich vom Ministerrat der EG an die Kommission ein Transitverhandlungsmandat erteilt, das in einer ersten Phase bis 30. 9. 1988 einer Bestandsaufnahme und der Problemformulierung dienen sollte.

Zielrichtung:

- Beseitigung von administrativen und technischen Hindernissen
- Freie Wahl des Verkehrsmittels
- Verkehrsauffächerung und Verteilung auf verschiedene Verkehrsmittel
- Garantie einer Steigerung der Transitentwicklung; langfristig, ohne Diskriminierung, zu den geringstmöglichen Kosten und unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes.

Dieses Verhandlungsmandat war sehr allgemein formuliert, das heißt, es war beabsichtigt, alle Verkehrsprobleme (Straße und Schiene) zu durchleuchten. Die Schwierigkeiten der Verhandlungen zeigten sich bereits in der ersten multilateralen Gesprächsrunde zwischen EG, Österreich, der Schweiz und Jugoslawien: Die Schweiz brachte klar zum Ausdruck, daß sie nicht bereit sei, mehr Straßentransit auf sich zu nehmen.

Österreich legte schon damals seinen Schwerpunkt, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, fest und fand auch innerhalb der EG Unterstützung[2 3].

Der geringe Einfluß des Europäischen Parlaments zeigt sich jedoch deutlich daran, daß diese Berichte sowohl vom Ministerrat als auch von der Kommission ignoriert wurden.

b) Am 8. Dezember 1988 wurde mit der Erteilung eines zweiten Transitverhandlungsmandates die zweite Phase, die bis zum Abschluß eines Transitverkehrsübereinkommens bis Ende 1989 vorgesehen war, eingeleitet.

Dieses Mandat löste heftige Diskussionen in Österreich aus, denn der Inhalt zielt in erster Linie auf Erleichterungen im alpenquerenden Straßengüterverkehr ab; nur mehr der Straßentransitverkehr soll erleichtert werden. Außerdem enthält das Mandat einen Passus, der die Möglichkeit einer Junktimierung mit den jeweiligen Annäherungsbestrebungen der Verhandlungspartner vorsieht, sollten nicht die von den EG gewünschten Ergebnisse zustande kommen. Obwohl in der Zwischenzeit von seiten der EG des öfteren darauf hingewiesen wurde, daß dieser Entwurf nicht so eng zu interpretieren sei, und obwohl seitens der EG eine Erweiterung des Mandats in Aussicht gestellt wurde, liegt bis heute keine geänderte Fassung vor.

Wie bereits oben erwähnt, sind für den Integrationsprozeß bzw. für die Verhandlungen mit der EG die IKPA-Verhandlungen von großer Bedeutung. Im März 1977 erhob Österreich die

Forderung nach einer finanziellen Beteiligung der EG am Ausbau bzw. an der Errichtung der Innkreis-Pyhrn-Autobahn. Mit Beschluß des Rates vom 15. Dezember 1981 wurden daraufhin Gespräche zwischen Österreich und der EG geführt, die sich auf einen umfassenden Bereich von Verkehrsfragen, die im Interesse beider Parteien lagen, erstrecken sollten. Es wurde allerdings von EG-Seite dezidiert erklärt, daß spezifische Finanzierungsfragen nicht im Rahmen dieser Verhandlungen erörtert werden sollten.

Österreich drückte wiederholt seine Enttäuschung über dieses Verhandlungsmandat aus, dennoch erklärte es sich bereit, mit der EG diese Besprechungen abzuhalten.

Die Themen:

- Infrastrukturen
- Abgaben auf Beförderungen
- Beförderungskapazitäten
- Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs
- Kombinierter Verkehr

Zur Behandlung der Themen wurden drei Körbe gebildet: Infrastruktur, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr.

Trotz aller Anstrengungen konnte in allen Verhandlungsrunden kein Ergebnis erzielt werden bzw. waren Stöße von Untersuchungen die einzigen Resultate. 1985 beschloß Österreich den Ausstieg aus diesen Verhandlungen, um allgemeine Verkehrsverhandlungen mit der EG anzustreben.

Der Beamtenentwurf zu einem Gesamtverkehrskonzept Österreichs, der Ende 1987 vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorgestellt wurde, befaßte sich nur marginal mit der EG-Verkehrsproblematik.

Die wesentlichsten Aussagen betrafen die Forderung nach einer Mitgestaltung der europäischen Verkehrspolitik, die gesamt- und einzelwirtschaftlichen Aufgabenstellungen Rechnung tragen soll. Österreich sollte eine aktive Rolle bei der zukunftsorientierten Neuordnung des alpenquerenden Verkehrs und die Ausübung einer Bindegliedfunktion für die Verkehrsbeziehungen zwischen Ost und West wahrnehmen.

Regierungserklärungen und Ministerratsvorträge

Österreich hat sich erstmals mit der Regierungserklärung von 1979, danach auch in der Regierungserklärung von 1986 und 1987 grundsätzlich zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene bekannt. Unter anderem hieß es bereits 1979: „Die Verkehrspolitik hat neue Zielsetzungen erfahren. Die Bundesregierung erachtet es daher als Verpflichtung, unter den Gesichtspunkten der Sicherheit, der Umweltverträglichkeit, aber auch der gesamtwirtschaftlichen Wirksamkeit, die verkehrspolitischen Initiativen zu verstärken."

Die Regierungserklärung 1987 setzt diesen Weg fort: „Ein weiterer wichtiger Punkt der Verkehrspolitik ist die Reduktion der Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen. . .die Bekämpfung von Verkehrslärm. . .in besonders belasteten Gebieten wird eine schrittweise Beschränkung des Verkehrs auf lärm- und schadstoffarme Fahrzeuge geprüft werden. Schließlich wird das Problem des Transitverkehrs bei allem Bekenntnis zur internationalen Verpflichtung, die Österreich in Europa zu tragen hat, eine deutliche Akzentsetzung erforderlich machen . . . mittelfristig ist eine Reduktion des Straßengütertransits durch Verlagerung auf die Schiene herbeizuführen. Dies bedingt allerdings den Ausbau der Schienentransitstrecken . . . die Vorzüge der Bahn als umweltfreundliches, sicheres und energiesparendes Verkehrsmittel sollen zum Nutzen der Allgemeinheit voll wirksam werden."

Dieses Bekenntnis hat auch in die Koalitionsvereinbarung vom Jänner 1987 Eingang gefunden. In einem weiteren wichtigen Schritt hat sich die

Republik Österreich mit einem Bundesverfassungsgesetz zum umfassenden Umweltschutz bekannt. Durch den Beschluß der Bundesregierung, mit den Europäischen Gemeinschaften Verhandlungen über den Bereich der Transitproblematik aufzunehmen, wurde diesem staatspolitischen Bekenntnis Rechnung getragen. Österreich hat in diesem Zusammenhang stets betont, daß diese Verhandlungen getrennt von den österreichischen Integrationsbestrebungen gesehen werden und jegliches Junktim kategorisch abgelehnt wird. Der Ministerratsbeschluß vom 1. März 1988 ist Zeugnis hiefür.

Im Vortrag an den Ministerrat im Jänner 1989 zu weiteren Phase der Transitverkehrsverhandlungen zwischen der EG und Österreich wurde festgehalten: „Österreich bekennt sich zwar zu seiner geographischen transitfunktion, entsprechend dem Souveränitätsgrundsatz hat Österreich aber auch jedenfalls auf seine nationale staats- und verfassungsrechtliche Lage Bedacht zu nehmen.

Die österreichische Verhandlungsposition muß daher in Übereinstimmung mit den völkerrechtlichen Prinzipien von den Bemühungen und dem Geist getragen sein, zur Lösung der transitproblematik einen gerechten Interessenausgleich anzustreben. Dies bedeutet, im Verhältnis zu den Europäischen Gemeinschaften die Wahrung folgender österreichischer Grundsätze:

- Der alpenquerende Transitverkehr (durch Österreich) ist ein gesamteuropäisches Problem. Daher muß seitens der EG die Bereitschaft bestehen, gemeinsam eine auch für Österreich zufriedenstellende Lösung des Problems zu finden und zu realisieren.
- Berücksichtigung der besonderen Situation Österreichs (geographische, topographische und geopolitische Lage Österreichs) sowie der besonderen ökologischen Sensibilität des Alpenraums. Eine Transitverkehrslösung muß der Tatsache Rechnung tragen, daß sich in den Alpentälern Schadstoff- und Lärmemissionen besonders nachteilig auswirken.
- Die Umweltverträglichkeit, die Verkehrssicherheit und die Bevölkerungsakzeptanz sind Voraussetzungen für Maßnahmen in allen Verkehrsbereichen. Hieraus ergibt sich auch die Forderung, den Leerfahrtenanteil im Transit zu reduzieren.
- Die von Österreich bereits erbrachten finanziellen und infrastrukturellen Vorleistungen (sowohl auf dem Straßensektor als auch auf dem Bahnsektor) müssen mit den EG-Forderungen nach weiteren Liberalisierungsmaßnahmen aufgerechnet werden.
- Anerkennung und Berücksichtigung der Tatsache, daß infolge der restriktiven Verkehrspolitik der Schweiz Österreich zu seinem ökonomischen und ökologischen Nachteil ein 40%iger Umwegtransit aufgelastet wurde. Hieraus ergibt sich der berechtigte Anspruch Österreichs auf Rückverlagerung des Umwegtransits nach dem anerkannten Prinzip der kürzesten Wege.

Österreich hat, diesen Grundsätzen Rechnung tragend, ein multikonzeptionelles Lösungspaket zur Transitproblematik erarbeitet."

Drei Verhandlungsebenen

Österreich führt derzeit Verkehrsverhandlungen auf drei verschiedenen Ebenen:

a) GATT: Das Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen trat mit 1. Jänner 1948 in Kraft. Die Weiterentwicklung und Verwirklichung der darin enthaltenen Ziele erfolgte in Handelsverhandlungen bzw. Handelsrunden (z. B.: Kennedy-Runde, Tokio-Runde, Uruguay-Runde). Hauptziel war die Durchsetzung des Prinzips des Freihandels, das durch den Abbau der Zöl-

le und durch die Beseitigung der nichttarifarischen Handelshemmnisse verwirklicht werden sollte. Unter nichttarifarischen Handelshemmnissen versteht man alle Maßnahmen außer Zöllen, die geeignet sind, den freien Warenverkehr zu behindern (z. B.: technische Normen, Steuern, Einfuhrmengenbeschränkungen und -kontingente; Ausfuhrmengenbeschränkungen und -kontingente).

Für die österreichische Verkehrspolitik ist die Bestimmung des Artikels V Abs. 2 von besonderer Bedeutung, die die Tranistfreiheit regelt: „Für den Verkehr durch das Gebiet jeder Vertragspartei nach und aus dem Gebiet der anderen Vertragsparteien besteht Durchfuhrfreiheit bei Benutzung der für den internationalen Durchfuhrverkehr am besten geeigneten Verkehrswege." Daneben legt Artikel V Abs. 5 fest: „Eine Vertragspartei darf den Durchfuhrverkehr aus und nach dem Gebiet einer anderen Vertragspartei nicht weniger günstig behandeln, als den Durchfuhrverkehr nach oder aus einem dritten Land."

Praktische Bedeutung gewann das GATT im Zuge der Einführung des Nachtfahrverbotes auf den Transitstrecken durch Österreich mit 1. Dezember 1989. Durch Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wurde eine Nachtfahrbeschränkung für LKW über 7,5 t in der Zeit zwischen 22 Uhr und 5 Uhr auf bestimmten Transitrouten durch Österreich festgelegt. Als Gegenmaßnahme erklärte die BRD mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1990 ein Nachtfahrverbot auf allen bundesdeutschen Straßen ausschließlich für österreichische LKW. Per Stempelaufdruck wurde bei 212.000 Kontingentkarten für österreichische LKW die zeitliche Geltungsdauer eingeschränkt. Darauf strebte Österreich Konsultationen im Rahmen des GATT an, da sich diese deutsche Maßnahme einseitig nur gegenüber österreichischen Fahrzeugen auswirkt. Nach mehrwöchigen Beratungen wurde dieser Streit beigelegt, da Deutschland den österreichischen Frächtern eine ausreichende Anzahl an Genehmigungen für die Nachtstunden zur Verfügung stellte.

In der Folge wurden Verhandlungen im Rahmen der Gruppe „Landtransport" geführt. Im Rahmen des GATT wurde auf der Uruguay-Runde beschlossen, auch Dienstleistungen zu liberalisieren. Darunter fallen auch Transportdienstleistungen. Die Themen dieser Verkehrsverhandlungen sind im Grunde identisch mit den Verhandlungen im Bereich des EWR bzw. mit der EG.

b) EWR: Im Hinblick auf die Schaffung eines europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) werden von Österreich zusammen mit den übrigen EFTA-Staaten Verhandlungen mit der EG über die Übernahme von EG-Recht geführt. Dazu legte die EG eine Liste ihrer Richtlinien, Erkenntnisse und Entscheidungen vor. In den Verhandlungen geht es um die Prüfung, inwieweit die EFTA-Staaten bereit sind, diese Rechtsgrundlagen zu übernehmen. Im Bereich des Verkehrs handelt es sich um Bestimmungen, betreffend Infrastruktur, Inlandtransport, Wettbewerbsregeln, Grenzerleichterungen, staatliche Hilfen, kombinierten Verkehr, Straßentransport, Steuern, Sozialbestimmungen, Gütertransport auf der Straße, Personenverkehr auf der Straße, Eisenbahnverkehr, Binnenschiffahrt, Seeschiffahrt und Zivilluftfahrt.

Die österreichische Verhandlungsposition geht davon aus, daß grundsätzlich sämtliche Regelungen, die den Transitverkehr betreffen, nicht innerhalb der Verhandlungen zum EWR besprochen werden, sondern ausschließlich bilateral zwischen Österreich und der EG verhandelt werden sollen. Diese Regelungen, die grundsätzlich mit den Inhalten des EG-Transitverhandlungsmandates mit Österreich übereinstimmen, beziehen sich im wesentlichen auf folgende Bereiche: Kombinierter Verkehr, Maße und Gewichte, Kontingente und die

Kabotage im Straßengüterverkehr. Hinsichtlich dieser Regelungen wurde daher im Rahmen der EWR-Verhandlungen ein genereller Vorbehalt angemeldet. Einen weiteren Vorbehalt brachte Österreich zur EG-Regelung bezüglich der Grenzkontrollen ein, in denen nur mehr eine stichprobenartige Kontrolle des grenzüberschreitenden Güterverkehrs an den Grenzen vorgesehen ist.

Exkurs:

Aus Arbeitnehmersicht von großer Bedeutung sind die sozialrechtlichen Bestimmungen.

Österreich hat im Jahre 1975 das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) ratifiziert. Anläßlich der Genehmigung dieses Übereinkommens hat der Nationalrat beschlossen, daß dieser Staatsvertrag durch die Erlassung von Gesetzen innerstaatlich durchgeführt werden soll. Dem Auftrag zur Schaffung derartiger Gesetze wurde bisher erst teilweise entsprochen. Wesentliche Teile des Übereinkommens blieben unausgeführt.

Im Jahre 1989 wurde im Bundesministerium für Arbeit und Soziales eine Arbeitsgruppe installiert, die die Erarbeitung gesetzlicher Bestimmungen zur Durchführung des AETR zum Ziele hat. In einer ersten Arbeitsphase wurden die Bestimmungen des AETR mit den innerstaatlichen Normen verglichen und herausgearbeitet, wo es Vorbehalte gegenüber der Übernahme bestimmter Regelungen gibt.

Von Arbeitnehmerseite wurde bei diesen Verhandlungen vor allem betont, daß jegliche Neuregelung der Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten für Lenker von Kraftfahrzeugen nur in Verbindung mit einer wesentlichen Verbesserung der Kontrollmöglichkeiten denkbar ist.

Es ist aber vorerst kaum damit zu rechnen, daß die Bestrebungen zur Schaffung eines Durchführungsgesetzes eine unmittelbare Fortsetzung finden. Dies deshalb, weil es in absehbarer Zeit zu einer Angleichung des AETR mit den Bestimmungen der EG-Verordnung 3820/85 und 3821/85 kommen wird.

Über Vorschlag von Norwegen werden derzeit Verhandlungen über diese Angleichung von AETR und den obengenannten EG-Verordnungen geführt. Die erste diesbezügliche Sitzung der ECE (Economic Commission for Europe of the United Nations) fand im Juli 1990 in Genf statt.

Die Forderung nach Angleichung der Bestimmungen des AETR und der EG-Verordnungen ist grundsätzlich sinnvoll. Das gleichzeitige Bestehen mehrerer unterschiedlicher Normensysteme bezüglich Lenk- und Ruhezeiten für Lenker im grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr (AETR, EG-Verordnung und Arbeitszeitgesetz) führt unter anderem dazu, daß wirksame Kontrollen nur sehr schwer möglich sind.

Allerdings wäre eine Angleichung, die lediglich auf Übernahme der Regelungen der EG-Verordnungen durch die AETR-Vertragsstaaten hinausläuft, keine zufriedenstellende Lösung. Demgegenüber sollte aus Sicht der Interessenvertretungen der Arbeitnehmer die Gelegenheit genützt werden, um gewisse, sachlich nicht begründbare oder aus Verkehrssicherheits- oder Arbeitnehmerschutzgründen abzulehnende Regelungen der EG-Verordnungen ebenfalls abzuändern. Dies betrifft vor allem die Tageslenkzeiten, die wöchentlichen Lenkzeiten sowie der täglichen Ruhezeit. Eine Gegenüberstellung der Bestimmungen von Arbeitszeitgesetz – AETR – EG-Verordnungen zeigt, daß bei der Tageslenkzeit eine gravierende Verschlechterung für österreichische Arbeitnehmer zu erwarten ist, wenn auch in Österreich die EG-Verordnungen zur Anwendung kommen. Während

nach Arbeitszeitgesetz und AETR die Tageslenkzeit 8 Stunden bzw. zweimal wöchentlich 9 Stunden betragen darf, läßt die EG-Verodnung 9 Stunden und zweimal wöchentlich 10 Stunden zu.

Dasselbe gilt für die wöchentliche Lenkzeit. Diese beträgt nach Arbeitszeitgesetz und AETR maximal 48 Stunden; die EG-Verordnung erklärt 56 Stunden für zulässig.

Da bisher noch nicht absehbar ist, in welche Richtung die Verhandlungen innerhalb der ECE über die Angleichung von AETR und EG-Verordnungen gehen, wurde von Österreich bei den EWR-Verhandlungen vorläufig ein Vorbehalt angemeldet.

Generell sind die Verhandlungen im EWR bereits sehr weit fortgeschritten; zu einem Vertrag soll es Mitte 1991 kommen.

c) EG: Die wohl wichtigste Verhandlungsebene für Österreich ist zur Zeit jene zwischen Österreich und der EG über einen dauerhaften Transitvertrag. Dieser soll noch vor den Beitrittsverhandlungen Österreichs zur EG abgeschlossen werden.

Wie bereits oben erwähnt, waren die Verhandlungen zwischen der EG und Österreich über die Lösung des österreichischen Transitproblems bis Anfang 1990 nicht von großen Fortschritten gekennzeichnet. Dennoch konnte 1990 in mehreren Verhandlungsrunden eine Einigung über die Erstellung eines Vertragsentwurfes erzielt werden.

Aus österreichischer Sicht soll dieser Vertrag größtmöglichen Schutz für die Lebensqualität der Bevölkerung und für die Umwelt gewährleisten und die bestehenden quantitativen Belastungen durch den Transitverkehr der Gemeinschaft über österreichisches Hoheitsgebiet abbauen helfen. Im Transitverkehr müssen die neuesten umweltschonenden Technologien (bezüglich des Lärm- und Schadstoffausstoßes) zur Anwendung kommen. Es sind eine größtmögliche Verlagerung des Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene anzustreben und die Techniken des Kombinierten Verkehrs verstärkt zu fördern. Im Bereich der relevanten Sozialvorschriften ist ein möglichst hoher Standard zu schaffen.

Um diese Prinzipien zu erfüllen, verpflichten sich die Vertragsparteien, daß die Zusammenarbeit der Eisenbahnen und die verstärkte Förderung des Kombinierten Verkehrs nach folgenden Grundsätzen zu erfolgen hat: Maximale Nutzung der Bahnkapazitäten im konventionellen Eisenbahnverkehr und im Kombinierten Verkehr, Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen, Zusammenarbeit der Bahnverwaltungen und der im Kombinierten Verkehr tätigen Unternehmen in den Bereichen Infrastruktur, Terminals, rollendes Material, Preispolitik, administrative Angelegenheiten, Leistungspolitik, Absatzpolitik, Maße, Betriebstechnik, Informationsfluß, Transport gefährlicher Güter. Hiezu werden eine Reihe von Maßnahmen aufgezählt, die von beiden Vertragsparteien durchzuführen sind.

Weiters werden die Zusammenarbeit im Bereich umweltfreundlicher Kraftfahrzeugtechnologien verstärkt und auch Maßnahmen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr auf der Straße getroffen.

Im Zuge der Verhandlungen mit der EG versuchte man aus verkehrspolitischer Sicht faire Rahmenbedingungen zu schaffen, die auf die besondere Situation des Alpenraumes Rücksicht nimmt.

Dazu gab es zwei Überlegungen:

- entweder sollte die Zahl der Straßenfahrzeuge durch eine Plafonierung begrenzt oder
- die Verminderung der Belastungen durch eine Öko-Punktekarte herbeigeführt werden.

Auf jeden Fall sollte in beiden Varianten die folgenden fünf Grundsätze beachtet werden:

1. 40 Prozent des Straßengütertransitverkehrs auf der Brennerroute ist Umwegverkehr, der der Schweiz wegen ihres 28-Tonnen-Limits ausweicht. Deshalb muß der die

Schweiz vermeidende Umwegtransit schrittweise rückverlagert werden.

2. Die vorhandene Kapazität der Bahn muß voll genutzt werden, um den Straßenverkehr auf die Schiene zu verlagern und den Güteraustauschverkehr zwischen den EG-Ländern (vor allem BRD, Italien) nicht zu behindern.
3. Der verbleibende Straßentransit muß sukzessive auf lärm- und schadstoffarme Kraftfahrzeuge umgestellt werden.
4. Der Leerfahrtenanteil muß schrittweise reduziert werden.
5. Die Verringerung der Belastungen durch den Straßentransitverkehr hat auf allen Routen Österreichs und nicht nur auf der Brenner-Route zu erfolgen.

Zu dieser Reduktion der Umweltbelastungen und zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung soll ein Öko-Punktesystem verwirklicht werden. Die Öko-Punktekarte soll vor allem einen Anreiz schaffen, möglichst rasch umweltverträglichere Fahrzeuge einzusetzen. Für jeden Lkw soll an den österreichischen Grenzen eine gewisse Anzahl von Punkten in Abzug von einem bestimmten Ausgangskontingent gebracht werden, wobei die jeweiligen Emissionen des Fahrzeuges für die abzuziehenden Punkte ausschlaggebend sind. Die österreichische Verhandlungsposition sieht eine Reduktion der derzeit bestehenden Emissionen um 65% bis zum Jahr 2001 vor. Darüber hinaus schlägt Österreich eine Liste bahnaffiner Güter vor, deren Transport auf der Straße mit dem Abzug zusätzlicher Öko-Punkte pönalisiert werden soll.

Auch die Verhandlungen zwischen Österreich und der EG über einen Transitvertrag befinden sich im Endstadium.

Dies ist nur ein kurzer Überblick über die Verkehrspolitik, die Österreich in den verschiedenen internationalen Gremien vertritt. Die wenigen noch ausstehenden Verhandlungsrunden werden zeigen, ob es Österreich gelingt, einen langfristigen Transitvertrag mit der EG abzuschließen. Diese Frage ist deshalb von besonderer Bedeutung, da auf Regierungsebene immer wieder darauf hingewiesen wurde, daß vor Abschluß eines Transitvertrages keine Verhandlungen über einen EG-Beitritt Österreichs geführt werden.

Anmerkungen

1 Peter Cervenka (Prognos Institut, Schweiz): „Österreich muß bei seinem Wunsch nach EG-Mitgliedschaft eine völlig gewandelte EG, nämlich den europäischen Binnenmarkt als vollendete Tatsache ins Kalkül ziehen. Österreich wird daher kaum verkehrspolitische Bedingungen stellen können, sondern die ohnehin mit viel Mühe innerhalb der EG gemeinschaftlich errungenen Bedingungen akzeptieren müssen." (Verkehrsannalen 4/88)

2 Schlußbericht im Namen des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments über die Beziehungen zu bestimmten Drittländern im Verkehrsbereich (Berichterstatter: Günter Topmann):
„ . . . Der Vertreter der Kommission sollte sich gründlich über die innenpolitische Situation in Österreich informieren. Er wird die Entschlossenheit aller politischer Instanzen feststellen, bis 1992 eine spürbare Verlagerung des Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen, und zwar notfalls, wenn kommerzielle Reize nicht ausreichen, durch dirigistische Maßnahmen. Der Verhandlungsführer der Gemeinschaft muß sich im klaren darüber sein, daß der Umstieg auf den Kombinierten Verkehr die einzige Möglichkeit für die Gemeinschaft ist, die für sie lebenswichtigen Transitachsen durch Österreich offenzuhalten . . ."

3 Protokoll der Sitzung des Europäischen Parlaments vom 16. November 1988:
". . . Eine Antwort auf die Probleme des Transitverkehrs ist nur in der Weise möglich, daß die Europäische Gemeinschaft durch eine Reihe von Maßnah-

men, die mit den benachbarten Drittländern abgestimmt sein müssen, dafür sorgt, daß die gesamtwirtschaftlichen und ökologischen Vorteile des Kombinierten Verkehrs im Wettbewerb zur Geltung kommen. Der Kombinierte Verkehr ist nicht nur zweckdienlich, sondern auch kostengünstig, wenn er nicht nur auf Kurzstrecken – wie die Transitstrecken durch die Alpentäler – beschränkt ist, sondern auch größere Strecken umfaßt; daher sind für eine größere Anzahl von Ländern gemeinsame Systeme für den Kombinierten Verkehr und zeitgemäße Entscheidungen erforderlich. Die EG-Länder und insbesondere einige nördliche Mitgliedstaaten haben bisher nicht genügend politischen Willen gezeigt, die Transitprobleme angemessen zu regeln . . ."